

none

none

none



Ser. 10/633,633



INVESTOR IN PEOPLE

PN - DE1001128 B 19570117  
PD - 1957-01-17  
PR - DE1953H018430 19531121  
OPD - 1953-11-21  
IN - HERR GERHARD; KUEPPER MANFRED  
PA - HAPPICH GMBH GEBR  
EC - B60J1/08  
CT - DE898714 C [ ]; CH216285 A [ ]; GB655026 A [ ];  
US2175909 A [ ]; US2282531 A [ ]; US2289685 A [ ];  
US2310621 A [ ]; US2409709 A [ ]; US2570169 A [ ]

none

An Executive Agency of the Department of Trade and Industry

none

DEUTSCHES PATENTAMT



## AUSLEGESCHRIFT 1 001 128

H 18430 II/63 c

ANMELDETAG: 21. NOVEMBER 1953

BEKANNTMACHUNG  
DER ANMELDUNG  
UND AUSGABE DER  
AUSLEGESCHRIFT:

17. JANUAR 1957

## 1

Die Erfindung bezieht sich auf einen zweiteiligen Fensterrahmen für Großfahrzeuge, dessen Profile Abwinkelungen aufweisen, die sich an der Karosserie abstützen und durch gegenseitige Annäherung an dieser angeklemt werden.

Beim Einbau der Rahmenteile in die Karosserie, besonders von solchen mit gerundeten Ecken, haben sich regelmäßig dadurch außerordentliche Schwierigkeiten und durch Nacharbeiten bedingte Zeitverluste ergeben, daß die Profile nach dem Preßvorgang nicht die erwartete Paßform hatten. Die mannigfachen Gründe hierfür, die teils durch die Abweichung der Querschnitte des Innen- und Außenrahmens, teils durch die Verschiedenheit im Material bedingt sind, sind dem Fachmann bekannt.

Zur Vermeidung dieser zeitraubenden Nacharbeiten und Schwierigkeiten hat erfindungsgemäß der eine der beiden Rahmenteile einen E-förmigen Querschnitt und greift mit dem mittleren seiner drei Vorsprünge senkrecht zur Fensterebene in eine Nut des anderen Rahmenteils ein, deren Begrenzungswände von den beiden äußeren Vorsprüngen des E-förmigen Querschnittes umgriffen werden.

Ein solcher gegenseitiger Eingriff der Vorsprünge senkrecht zur Fensterebene gibt die Gewähr dafür, daß alle Nacharbeit entfällt, weil die Rahmenteile beim Preßvorgang derart verankert in ihrer gegenseitigen Lage festgehalten werden, daß jede Relativbewegung zwischen ihnen ausgeschlossen ist, was zur Folge hat, daß sie nach der maschinellen Biegung ohne jede Nacharbeit in die Fensteröffnung eingesetzt werden können.

Nach einem bekannten Vorschlag soll der etwas abgebogene Rand des einen Rahmenteiles beim Zusammenbau in eine entsprechende Auskehlung des anderen Rahmenteiles einrasten, wobei dieser Eingriff aber weder dazu bestimmt noch geeignet ist, eine Relativbewegung der beiden Rahmenteile bei ihrer maschinellen Biegung zu verhindern, zumal bei der Biegung die hierbei offenbar nicht berücksichtigten sehr starken Kräfte durch diesen schwachen Eingriff nicht aufgenommen werden könnten.

Bei einem anderen bekannten Vorschlag werden die beiden Rahmenteile in ihrer Relativlage zueinander durch eine Mehrzahl E-förmiger Klötze nichtmetallischer Beschaffenheit sicher miteinander verbunden, die zur Vermeidung eines Temperaturüberganges benutzt sind und deren Zapfen nicht senkrecht zur Fensterfläche, sondern in deren Richtung verlaufen, so daß sie nicht in der Lage sind, bei der Biegung eine Relativbewegung der Rahmenteile zueinander zu verhindern.

Dagegen ergeben die in Richtung senkrecht zur Fensterebene liegenden Vorsprünge des E-förmigen

Zweiteiliger Fensterrahmen  
für Großfahrzeuge

Anmelder:

Gebr. Happich G. m. b. H.,  
Wuppertal-Elberfeld, Neuenteich 64/76Gerhard Herr, Wuppertal-Vohwinkel,  
und Manfred Küpper, Wuppertal-Barmen,  
sind als Erfinder genannt worden

## 2

Querschnittes des einen Rahmenteiles und die gleichgerichteten Vorsprünge des anderen Rahmenteiles die absolute Gewähr zur Erzielung der richtigen Paßform.

Die Zeichnung veranschaulicht an einem Ausführungsbeispiel die Erfindung durch Schnittdarstellung eines einfachen Fensters mit darüber befindlichem Oberlichtschiebefenster.

In die Öffnung der Karosserie 1 ist der zweiteilige Fensterrahmen 2, 3 eingesetzt. Über die lichte Weite des Fensterausschnittes ragt nicht nur der Teil 3 hinaus, sondern auch eine Abwinkelung 2' des Fensterrahmenteiles 2.

Die Fensterbefestigung erfolgt dadurch, daß mittels nicht dargestellter Schrauben, die durch einen Füller 9 verdeckt werden, der Teil 3 so weit der Abwinkelung 2' genähert wird, daß der Fensterrahmen durch Klemmung auf der Karosserie 1 festsitzt.

Der Fensterrahmenteil 2 weist doppelte Stege 5 auf, die unter Zwischenschaltung eines wachstränkten Filzes die festeingebauten Fensterscheiben 6 halten.

Im Doppelsteg 5 sind Durchlässe 7 zur Ableitung etwa eingedrungenen Wassers oder von Schwitzwasser vorhanden, das an der unteren Abtropfkante des eingelegten Bleches 8 nach außen gelangt. Das Blech 8 verdeckt hierbei die Durchlässe 7, und bei der Montage wird es gleich mit eingelegt. Das gleiche gilt von dem unter die Abwinkelung 2' untergeschobenen, abdichtenden Gummiprofil 11. Der Steg 12 dient zur Führung der Fenstereinfassung des Oberlichtschiebefensters 6'.

Der Rahmenteil 3 hat einen E-förmigen Querschnitt und greift mit seinem mittleren Vorsprung 4 in eine Nut 10 des Rahmenteiles 2 ein, wobei die beiden äußeren Vorsprünge des E-förmigen Querschnittes den Rahmenteil 2 beidseitig umgreifen. Durch diesen

gegenseitigen Eingriff senkrecht zur Fensterscheibenebene wird ein genaues Ineinandergreifen der Teile 2 und 3 beim Herstellungsvorgang gewährleistet, mit der Folge, daß die Rahmen aus dem Biegevorgang einbaufertig anfallen und jede Nacharbeit sich erübrigt. 5

PATENTANSPRUCH:

Zweiteiliger Fensterrahmen für Großfahrzeuge, deren Profile Abwinkelungen aufweisen, die sich an der Karosserie abstützen und durch gegen- 10 seitige Annäherung an dieser angeklemt werden, wobei die Profile mit Hilfe von vorstehenden Rippen und entsprechenden Gegenrinnen ineinandergreifen, dadurch gekennzeichnet, daß der eine

(3) der beiden Rahmentteile einen E-förmigen Querschnitt hat und mit dem mittleren (4) seiner drei Vorsprünge senkrecht zur Fensterebene in eine Nut (10) des anderen Rahmenteil (2) eingreift, während die beiden äußeren Vorsprünge den anderen Rahmen (2) beidseitig umgreifen.

In Betracht gezogene Druckschriften:

Deutsche Patentanmeldungen D 7685 II/63 c (Patent Nr. 898 714), K 1444 II/63 c;  
schweizerische Patentschrift Nr. 216 285;  
britische Patentschrift Nr. 655 026;  
USA.-Patentschriften Nr. 2 175 909, 2 282 531, 2 289 685, 2 310 621, 2 409 709, 2 570 169.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen

